PDF Compressor Free Version

آغاز تدوین «طرح جامع مدیریت صنعت ساختمان»

مدیرکل دفتر مقررات ملی وکنترل ساختمان از آغاز تدوین «طرح جامع مدیت صنعت ساختمان» با رویکرد صنعتی‌سازی، فناوری‌های نوین و مدیریت و بهره‌وری انرژی، خبر داد.

محمدعلی ریاحی، مدیرکل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان وزارت راه و شهرسازی از آغاز فرآیند تدوین «طرح جامع مدیریت صنعت ساختمان» خبر داد و گفت: این اقدام در راستای تحقق بندهای مرتبط با «مدیریت اثربخش ذی‌نفعان صنعت ساختمان» و «تدوین طرح جامع مدیریت صنعت ساختمان با تاکید بر صنعتی‌سازی، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، توسعه پایدار و بهبود مدیریت و بهره‌وری انرژی» در دستور کار دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان قرار گرفته است. طرح جامع مدیریت صنعت ساختمان دارای ساختاری چندلایه و مشتمل بر مجموعه‌ای از زیرطرح‌ها است که مهم‌ترین آن‌ها شامل توسعه فناوری‌های نوین ساختمانی، تحول در صنعتی‌سازی، مدیریت و بهره‌وری انرژی، ارتقای کیفیت و ایمنی ساختمان‌ها، توسعه پایدار، تحول دیجیتال در صنعت ساختمان، ارتقای بهره‌وری عوامل تولید و اصلاح فرآیندهای مدیریتی و اجرایی خواهد بود.

ریاحی گفت: اعتقاد ما بر این است که موفقیت هر برنامه ملی در گرو همراهی و مشارکت ذی‌نفعان آن است. از این رو تلاش شده است ضمن بهره‌گیری از دیدگاه‌های کارشناسی و تخصصی، دغدغه‌ها و نیازهای واقعی فعالان صنعت ساختمان نیز در تدوین این طرح لحاظ شود.

وی در پایان خاطرنشان کرد: با تکمیل فرآیند مطالعات، جمع‌بندی نظرات تخصصی و نهایی شدن زیرطرح‌ها، «طرح جامع مدیریت صنعت ساختمان» به عنوان سندی راهبردی و اجرایی، زمینه‌ساز ارتقای کیفیت ساختمان، افزایش بهره‌وری، توسعه فناوری‌های نوین، تحقق اهداف توسعه پایدار و ارتقای جایگاه صنعت ساختمان کشور در افق پیش‌رو باشد.

فقط ۲۲۰ اتوبوس در سال ۱۴۰۴ به ناوگان کشور اضافه شد

یک مقام مسئول گفت: سال ۱۴۰۴ تنها ۲۲۰ دستگاه اتوبوس از محل تولید داخل و واردات به ناوگان حمل‌ونقلی اضافه شد، که با توجه به فرسودگی ناوگان و میانگین عمر بالای ۱۶ سال اتوبوس‌ها، پاسخگو نیست.

مهدی قلی‌زاد، معاون دفتر حمل‌ونقل مسافر و مدیر نوسازی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به وضعیت واردات اتوبوس و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، از واردات تنها ۷۰ دستگاه اتوبوس در سال ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: متولی واردات اتوبوس و ثبت سفارش، وزارت صنعت، معدن و تجارت است.

وی افزود: بر اساس مصوبه اربعینی واردات اتوبوس که در سال ۱۴۰۲ به تصویب رسید و در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ نیز تمدید شد، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۴۰۴ تعداد هزار و ۸۴۵ دستگاه اتوبوس را برای شرکت‌های مختلف حمل‌ونقل و بازرگانی تأیید کرد تا وزارت صمت آن را به ثبت سفارش نهایی تبدیل کند و فرآیند واردات انجام شود.

معاون دفتر حمل‌ونقل مسافر و مدیر نوسازی سازمان راهداری بیان کرد: با این حال، به دلیل وجود مشکلات مرتبط با تخصیص ارز، این روند به‌طور کامل اجرایی نشد و تنها تعداد محدودی از متقاضیان توانستند فرآیند واردات را تکمیل کنند.

وی ادامه داد: در مجموع برای هزار و ۸۴۵ دستگاه اتوبوس ثبت سفارش انجام شد، اما در سال ۱۴۰۴ تنها ۷۰ دستگاه اتوبوس وارد کشور شد که این میزان پاسخگوی نیاز ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای نیست.

آغاز رفع موانع تجاری و ترانزیتی در مرز شلمچه

دبیرخانه مناطق آزاد اعلام کرد که در پی تأکید رئیس‌جمهور بر توسعه ترانزیت و تسهیل واردات کالاهای اساسی از کشورهای همسایه، روند ساماندهی و رفع موانع موجود در مرز شلمچه در دستور کار قرار گرفت.

دبیرخانه شورای‌عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی اعلام کرد که در پی تأکید رئیس‌جمهور بر توسعه ترانزیت و تسهیل واردات کالاهای اساسی از کشورهای همسایه، روند ساماندهی و رفع موانع موجود در مرز شلمچه با جدیت در دستور کار قرار گرفته است. بر این اساس، در راستای تقویت مبادلات تجاری، توسعه ترانزیت و تسهیل فرآیندهای واردات و صادرات، پیگیری‌های لازم برای ساماندهی مرز شلمچه و رفع چالش‌های موجود در این پایانه مرزی وارد مرحله اجرایی شده است.

از سرگیری تجارت دریایی در خلیج فارس

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اتاق بوشهر گفت: با توجه به اعلام آمادگی کشور امارات برای پذیرش مجدد شناورهای تجاری ایرانی، تجارت دریایی در خلیج فارس ازسر گرفته می‌شود.

بر اساس اعلام اتاق بازرگانی ایران، خورشید گزدرازی اظهار کرد: در پی جنگ سوم تحمیلی، تجارت دریایی و صنایع وابسته در استان بوشهر با آسیب‌های جدی مواجه شد؛ به‌گونه‌ای که حدود ۹۰ درصد فعالیت‌های تجارت دریایی در جنوب کشور از جمله استان بوشهر متوقف یا با رکود شدید روبه‌رو شد. این شرایط مشکلات گسترده‌ای را برای فعالان اقتصادی، صاحبان شناورها، ملوانان و مجموعه‌های مرتبط با صنایع دریایی استان ایجاد کرد و بخش مهمی از مبادلات تجاری بوشهر را تحت تأثیر قرار داد و باعث افزایش هزینه های لجستیکی شد.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی بندر بوشهر بیان کرد: در طول این مدت، رایزنی‌های متعددی برای ایجاد مسیرهای جایگزین تجاری انجام شد که از جمله آن می‌توان به پیگیری راه‌اندازی مسیر ترانشیپ از طریق بندر ام‌القصر عراق و کشور عمان اشاره کرد.

گزدرازی ادامه داد: با توجه به جایگاه امارات به عنوان هاب اقتصادی منطقه و سهم قابل توجه این کشور در تجارت خارجی با کشور به ویژه استان بوشهر، در حوزه صادرات و واردات از جمله کالاهای ته‌لنجی، محدودیت‌های ایجاد شده چالش‌های جدی برای بازرگانان و فعالان اقتصادی استان به همراه داشت.

وی گفت: با پایان جنگ، دولت امارات آمادگی و موافقت خود را برای پذیرش مجدد لنج‌های تجاری اعلام کرده است و انتظار می‌رود با فعال شدن دوباره بنادر امارات، روند تجارت و بازرگانی دریایی استان بوشهر به تدریج به شرایط عادی بازگردد.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی بندر بوشهر خاطرنشان کرد: ازسرگیری فعالیت‌های تجاری دریایی علاوه بر رونق مبادلات بازرگانی، زمینه بازگشت حدود ۲ هزار فروند لنج و ۱۴ هزار ملوان به فعالیت اقتصادی و معیشتی خود را فراهم خواهد کرد.

نخستین مجوز انتشار اوراق گواهی سپرده خاص برای پروژه‌های ریلی صادر شد

با هدف تحول در نوسازی ناوگان ریلی کشور، نخستین مجوز انتشار اوراق گواهی سپرده خاص برای پروژه‌های ریلی صادر شد؛طبق توافق انجام‌شده، ۱۵ هزار میلیارد تومان اعتبار برای ۳۱ پروژه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تخصیص یافته است تا با بهره‌گیری از ظرفیت بانک‌های عامل، روند تأمین ۲۴۶ دستگاه واگن و لکوموتیو تسریع شود.

در راستای اجرای سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن در توسعه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و بهره‌گیری از ابزارهای نوین تأمین مالی، نشست بررسی روند پرداخت تسهیلات ناشی از اوراق گواهی سپرده خاص با حضور معاون تأمین سرمایه و اقتصاد حمل‌ونقل، مدیرکل دفتر سرمایه‌گذاری، رؤسای انجمن‌های صنفی و شرکت‌های سرمایه‌گذار ریلی برگزار شد.

در این نشست، آخرین وضعیت پرونده‌های معرفی‌شده به بانک‌های عامل، چالش‌های اجرایی موجود و راهکارهای تسریع در تکمیل مستندات و فرآیند پرداخت تسهیلات به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی مورد بررسی قرار گرفت.

بر اساس گزارش ارائه‌شده، در سال ۱۴۰۴ و با پیگیری‌های وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، مبلغ ۱۵ هزار میلیارد تومان از محل اوراق گواهی سپرده خاص به بخش ریلی اختصاص یافته است. این منابع با هدف حداکثرسازی مشارکت بخش خصوصی و توسعه ناوگان ریلی، به‌ویژه در حوزه تأمین لکوموتیو و واگن مسافری تخصیص یافته است.

در چارچوب اجرای این سیاست، تاکنون ۲۲ شرکت سرمایه‌گذار ریلی برای اجرای ۳۱ پروژه سرمایه‌گذاری به شبکه بانکی معرفی شده‌اند که مطابق برنامه، همین ۲۲ شرکت از تسهیلات مربوطه برخوردار خواهند شد.

مجموع سرمایه‌گذاری پیش‌بینی‌شده این پروژه‌ها شامل تامین و توسعه ۲۴۶ دستگاه انواع واگن مسافری و لکوموتیو است. لازم به ذکر است تاکنون تسهیلاتی در حوزه واگن باری از این محل پرداخت نشده است و تمرکز منابع در مرحله نخست بر بخش مسافری و لکوموتیو قرار دارد. از این تعداد، تاکنون ۴ پروژه موفق به اخذ موافقت اصولی بانک‌های عامل شده‌اند و سایر پرونده‌ها در مرحله بررسی و تکمیل مدارک قرار دارند.

با هماهنگی انجام‌شده میان شرکت راه‌آهن و شبکه بانکی، بانک‌های شهر، صادرات ایران و رفاه کارگران به‌عنوان بانک‌های عامل تعیین و پروژه‌ها جهت بررسی و اعطای تسهیلات به آن‌ها معرفی شده‌اند. شرکت راه‌آهن علاوه بر ایجاد بستر تامین مالی، در فرآیند تأمین تضامین موردنیاز سرمایه‌گذاران نیز نقش حمایتی و تسهیل‌گر ایفا کرده است.

کمبود عرضه عامل اصلی گرانی مسکن است، نه جنگ

عضو هیات رئیسه کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با تاکید بر اینکه التهابات منطقه‌ای و جنگ تاثیری بر بازار مسکن نداشته است، ریشه اصلی گرانی‌ها را کاهش عرضه و عدم تعهد دولت به ساخت مسکن ملی دانست و بر ضرورت ورود جدی بانک‌ها برای ارائه تسهیلات و استفاده از اراضی مازاد دولتی تاکید کرد.

«سیدجمال موسوی» نماینده مردم استان زنجان و عضو هیات رئیسه کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، با اشاره به وضعیت ملتهب بازار مسکن و نگرانی‌های بحق مردم در این خصوص، اظهار کرد: مسکن در حال حاضر به یکی از دغدغه‌های اصلی و درگیری‌های ذهنی جامعه تبدیل شده است. برخی عوامل خارجی مانند جنگ و تنش‌ها را در این زمینه دخیل می‌دانند، اما من معتقدم این موضوعات تاثیر مستقیمی بر بازار مسکن ندارند و تنها عاملی که مستقیما به افزایش قیمت‌ها دامن زده، کاهش شدید عرضه مسکن است.

وی تصریح کرد: متاسفانه دولت نتوانست به وعده‌های خود مبنی بر تولید ۱ میلیون یا حتی ۵۰۰ هزار واحد مسکونی در سال عمل کند. بسیاری از متقاضیان در طرح مسکن ملی ثبت‌نام کرده و منتظر تحویل واحدهای خود با قیمت‌های توافق‌شده بودند، اما این مهم محقق نشد. همین کمبود عرضه باعث شکل‌گیری سوداگری و گرانی کاذب در بازار مسکن شده است و بانی اصلی شرایط فعلی را باید در همین بخش جستجو کرد.

نماینده مردم استان زنجان با هشدار نسبت به تداوم این وضعیت افزود: اگر دولت به سرعت در رویکرد خود تغییر ایجاد نکند و طرح مسکن ملی را با جدیت پیش نبرد، با شرایط فعلی قطعا شاهد افزایش مجدد و شدیدتر قیمت مسکن خواهیم بود. دولت باید از ظرفیت سازمان ملی زمین و مسکن و همچنین اراضی مازاد خود استفاده کرده و با واگذاری اختیارات به استان‌ها جهت فروش این اراضی، منابع لازم برای تکمیل سریع پروژه‌های ملی را تامین کند.

وی درباره اقدامات نظارتی کمیسیون عمران برای ساماندهی بازار مسکن اظهار کرد: کمیسیون عمران تاکنون جلساتی را با معاونان حوزه مسکن وزارت راه و شهرسازی برگزار کرده و به زودی جلسه‌ای نیز با حضور وزیر مربوطه خواهیم داشت تا تعهدات بر زمین مانده دولت در این حوزه را با جدیت پیگیری کنیم.

موسوی در پایان با انتقاد از عملکرد سیستم بانکی کشور همچنین گفت: برخی مسئولان موضوع جنگ و یا کم بودن میزان تسهیلات بانکی را مطرح می‌کنند و معتقدند با این ارقام مردم نمی‌توانند خانه‌دار شوند. در این راستا مجلس باید بازوی نظارتی خود را با قدرت بیشتری اعمال کرده و بانک‌ها را پای کار بیاورد. با توجه به اینکه هزینه ساخت مسکن به شدت بالا رفته و طبق اعلام‌ها به حدود متری ۵۰ میلیون تومان هم رسیده است، باید این افزایش هزینه‌ها با تقویت و ارتقای تسهیلات بانکی جبران شود. اگر پروژه‌های مسکن ملی هرچه سریع‌تر عملیاتی و تحویل مردم نشود، پیامدهای منفی بیشتری برای بازار در پی خواهد داشت.

سرعت ۳۵۰ کیلومتری چین در برابر انتظار ۲۰ ساله ایران

راه‌آهن پرسرعت در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین شاخص‌های توسعه زیرساختی کشورها تبدیل شده است. این فناوری که امکان جابه‌جایی مسافران با سرعت بیش از ۲۰۰ کیلومتر در ساعت را فراهم می‌کند، امروز نه تنها ابزاری برای تسهیل سفر، بلکه محرکی برای رشد اقتصادی، توسعه منطقه‌ای و کاهش مصرف سوخت محسوب می‌شود.

بر اساس آمارهای اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن (UIC) در سال ۲۰۲۴، چین با ۴۰ هزار و ۴۹۳ کیلومتر خطوط ریلی پرسرعت، جایگاه نخست جهان را با اختلافی چشمگیر با کشورهای بعد از خود در اختیار دارد.

این کشور از اواخر دهه ۲۰۰۰ میلادی سرمایه‌گذاری گسترده‌ای را در توسعه شبکه ریلی آغاز کرد و اکنون شهرهای اصلی آن از طریق صدها مسیر پرسرعت به یکدیگر متصل شده‌اند. شبکه‌ای که علاوه بر کاهش زمان سفر، نقش مهمی در توسعه اقتصادی مناطق مختلف چین ایفا کرده است.

در مدل جدید، هشت مسیر اصلی شمال–جنوب (عمودی) و هشت مسیر شرق–غرب (افقی) یا همان نسخه توسعه‌یافته ۸×۸، به‌عنوان ستون فقرات حمل‌ونقل ریلی کشور تعریف شده‌اند که کل مناطق اقتصادی مهم، بنادر، کلان‌شهرها و مناطق داخلی را به هم متصل می‌کنند. این شبکه به‌گونه‌ای طراحی شده که زمان سفر بین شهرهای بزرگ و متوسط به حدود ۱ تا ۴ ساعت کاهش یابد؛ موضوعی که عملاً یک حلقه اقتصادی سریع میان مراکز تولید و مصرف ایجاد می‌کند.

نکته قابل توجه آن است که آغاز این جهش بزرگ در چین تقریباً همزمان با شروع پروژه راه‌آهن سریع‌السیر تهران–قم–اصفهان در ایران بود. پروژه‌ای که قرار بود نخستین خط پرسرعت کشور باشد و زمان سفر میان تهران و اصفهان را به شکل قابل توجهی کاهش دهد. با این حال، پس از گذشت نزدیک به دو دهه، این طرح هنوز به مرحله بهره‌برداری نرسیده و حتی بخش‌هایی از عملیات زیرسازی آن نیز تکمیل نشده است.

در میان کشورهای اروپایی، اسپانیا با نزدیک به چهار هزار کیلومتر خطوط پرسرعت در رتبه دوم جهان قرار دارد. فرانسه، آلمان و ترکیه نیز طی سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در این بخش انجام داده‌اند و شبکه‌های گسترده‌ای را توسعه داده‌اند.

تجربه این کشورها نشان می‌دهد که راه‌آهن پرسرعت به یکی از ارکان اصلی حمل‌ونقل عمومی و توسعه پایدار تبدیل شده است.

در مقابل، بسیاری از کشورهای آفریقایی و همچنین ایالات متحده آمریکا هنوز از توسعه گسترده این فناوری فاصله دارند. محدودیت منابع مالی، اولویت یافتن سایر پروژه‌های زیرساختی و اتکای بیشتر به حمل‌ونقل جاده‌ای از مهم‌ترین دلایل این وضعیت عنوان می‌شود.

مقایسه روند توسعه راه‌آهن پرسرعت در جهان با وضعیت پروژه تهران–قم–اصفهان، بار دیگر ضرورت تعیین تکلیف و اولویت‌بندی طرح‌های بزرگ زیربنایی در کشور را یادآور می‌شود.

پروژه‌ای که می‌توانست نقطه آغاز شبکه قطارهای سریع‌السیر ایران باشد، اما اکنون پس از سال‌ها همچنان در انتظار عبور از ایستگاه ساخت قرار دارد.

سقوط دو رقمی سفرهای هوایی کشور در سال ۱۴۰۴

عملکرد فرودگاه‌های کشور در سال ۱۴۰۴ با افت قابل توجهی همراه بوده؛ به‌طوری که تعداد پروازها ۱۷ درصد، جابه‌جایی مسافران ۱۹ درصد و حمل بار هوایی نیز ۱۹ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش یافته است.

بررسی آمارهای رسمی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از کاهش محسوس فعالیت فرودگاه‌های کشور در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ خبر می‌دهد.

بر اساس این آمار، طی شش ماه نخست امسال تعداد نشست و برخاست هواپیماهای مسافربری به ۱۳۴ هزار و ۱۷۵ پرواز رسیده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۷ درصد کاهش داشته است. همچنین تعداد مسافران جابه‌جا شده با افت ۱۹ درصدی به حدود ۱۵ میلیون نفر رسیده است.

در بخش حمل بار و محموله‌های پستی نیز روند نزولی ادامه داشته و میزان جابه‌جایی بار هوایی با کاهش ۱۹ درصدی نسبت به نیمه نخست سال ۱۴۰۳ همراه بوده است. این آمارها نشان می‌دهد بخش هوانوردی کشور هنوز نتوانسته به سطح عملکرد سال گذشته بازگردد که شاید یکی از دلایل آن، دو جنگ تحمیلی اخیر علیه کشورمان باشد.

نگاهی به عملکرد فرودگاه‌های مهم کشور نیز بیانگر افت فعالیت در بسیاری از مراکز اصلی حمل‌ونقل هوایی است. فرودگاه مهرآباد با وجود افت عملکردی، به عنوان پرترددترین فرودگاه کشور همچنان بیشترین سهم از جابه‌جایی مسافران را در اختیار دارد.

در جابجایی مسافر نیز فرودگاه‌های مهرآباد رشد منفی ۲۰ درصدی، مشهد رشد منفی ۱۳ درصدی، شیراز ۱۷، اهواز ۱۸، اصفهان ۲۲، تبریز ۲۶، بندرعباس ۲۲ و کرمان ۲۱ درصد رشد منفی داشته‌اند.

کارشناسان معتقدند که محدودیت‌های عملیاتی، کاهش تقاضای سفرهای هوایی و برخی چالش‌های اقتصادی از جمله عوامل اثرگذار بر افت عملکرد صنعت هوانوردی در سال جاری بوده است.

با این حال، فعالان این حوزه امیدوارند با بهبود شرایط و افزایش ظرفیت ناوگان، روند جابه‌جایی مسافر و بار در ماه‌های آینده بهبود یابد.

چهارتاقی ساسانی آغمیون – سراب – آذربایجان شرقی